

## 1942 Trønderen Kåre Myran omkom utenfor Island

Onsdag kveld 4. november 1942 sitter hegrasbyggen Kåre Myran og slumrer i en stol i messa på Corpett Camp utenfor Reykjavik. ”Det var på tide”, sa han litt halvhøyt for seg selv, for å understreke at turen dagen før var mer enn kjærkommen. Brakkesyka hadde nesten tatt knekken på ham. Sammen med det øvrige crewet hadde han ankommet Island den 21. juli med Catalina 535 X, men kom ikke i aktiv tjeneste utenom de rutinemessige innøvelsestoktene. Det oppstod tekniske problemer og Catalinaen ble *grounded* (satt på bakken) den 28. juli. Dagene og ukene gikk. Det ble snakket om manglende reservedeler. Det tok på nervene å vente. De visste at behovet var stort og de ønsket så inderlig, men ble liggende søkk i ro i dobbelt forstand. Men så omsider, ble det gitt klarsignal for kompass sving. I går hadde de gjennomført den, trykket lettet og med ett ble ventingen mer givende. Nå var de på beredskap, klare til å søke etter ubåter eller utføre redningstjeneste relatert til de livsviktige konvoiene. Kåre Myran følte at tjenesten var meningsfylt. I utgangspunktet var han pasifist, slik at det å redde mennesker følte så dobbelt riktig. Men han hadde mistet for mange venner både på skvadronen og gjennom flygeskolen til å brette geværet fullstendig. Han ville trolig løsne skudd mot et medmenneske om han kom i den situasjonen. Det hadde nå blitt mer og mer klart for ham. Det hadde blitt en kamp mellom det gode og det onde. Mellom frihet og undertrykkelse. Korporalen i Berlin var ikke innstilt på dialog. Kåres døde kamerater hadde overbevist ham. Slik sitter han der og filosoferer. Tankene vandret også hjem til Flora i Stjørdalen, til far Peder og sine 10 søsken. I disse tre månedene på bakken hadde han fått mer enn nok tid på å planlegge hva han skulle gjøre når han kom hjem igjen. Det ble vel å fullføre studiene på NTH. Han var innstilt på det, ikke bare for sin egen del, men han ville ikke skuffe faren og sine kausjonister som på et vis hadde satset på ham. Med denne avgjørelsen vel sementert, reiser Kåre seg opp - sier ”god natt” til noen kollegaer og vandrer bortover den kjedsommelige og triste korridoren til sitt soverom på ”beredskapen”. Lite ante han at dette skulle bli hans siste natt.



Klokken 0440 våkner han brått og ubehagelig. Alarmen går. Etter å ha summet seg, slitt seg ut av drømmen og innsett at virkeligheten var der, går armer og ben omtrent rundt hverandre i innøvde sirkler, hvor de ulike personlige effekter straks er på plass, så raskt joggende av sted mot opsen. Han ankom som den første av crewet, ikke uvanlig forresten. Tross sin størrelse var han en kvikk kar, og i blodet lå det systematikk. Hans tekniske innsikt og studier fra NTH hadde allerede røpet et avhengighetsforhold til sjekklistene. Han visste bedre enn de fleste at B kom etter A, og ved å gjøre ting i riktig rekkefølge sparte en både tid og krefter. Opsoffiseren var allerede i gang med kartene, assistent var i samtale med met-folkene - alt var som det skulle, og etter noen få minutter sitter de der hele crewet, pluss tre menige som skulle være med for opplæring. ”En sabla fin gjeng”, tenker Kåre - han var stolt av guttene. Han titter rundt seg, der de alle sitter på sine faste plasser i hierarkiet. Han møter blikket til skipper Bjørn Stray Tingulstad, som nikker tilbake som en slags anerkjennelse og verdig respekt. De jobbet så godt sammen. Kjemien stemte. Et vinnerlag. Litt bakenfor satt de tre fra Vestfold: korporal Kristen Bergene (28), Sandefjord, flysoldat Svein Russel Pedersen (21), fra Tønsberg og flysoldat Alf Oscar Johansen (23), Horten. De hadde fleipet litt med hans grove trønderdialekt, en nødvendig og godartet mobbing som varmet Kåre. 2 p (annen flyger) var kvartermester Steen Waldemar Dannevig Hauge. I tillegg Finn Schouw Aanonsen, Torgeir

Hansen og Bernhard Barth Mortensen. De var nå alle klare til å ta imot de livsviktige opplysningene, det som kunne skille andre eller dem selv fra den sikre død. Som navigatør på dette crewet var Myran detaljorientert. Posisjoner var nøkkelen til alt.

”Facts”, skriker opsoffiseren. Den yngste soldaten mest skvetter til. Det amerikanske skipet ”William Clark”( 7 176 t) hadde blitt torpedert dagen før og senket av U-354 i posisjon: 7102N - 1305W. Mannskapet hadde gått i tre livbåter, og ved jevne mellomrom sendt ut nødsignaler. Nå var meldingen bekreftet. Mens andre forhold og været gjennomgås, går Kåre Myran til desken og legger posisjonen inn i sine karter. Maskinisten er for lengst på vei ut, og kort tid etterpå løper alle til utstyrsrommet, hvor faste rutiner ikler dem fallskjerm, redningsvester og annet nødvendig utstyr. Klokken 0530 den 5. november 1942 letter Catalina 535 X fra bølgene i Fossvogur, 3 km utenfor Reykjavik på Island. Et norsk crew i en norsk Catalina var på vei for å redde et amerikansk mannskap langt der ute i mørke. Her stopper den fingerte historien, bygd på det vi vet. Hva som skjedde videre vet ingen.



Ut i fra de overlevende fra livbåtene, som senere ble plukket opp, rapporterte flyet sin posisjon. De var trolig i nærheten. Catalinaen og de navngitte om bord gikk senere over til MIA. De ble protokollført, og glemt i den forstand at ikke bevis fantes for verken den ene eller andre teorien.

En av de som kan mest om både Catalinaflyet og Island sin flyhistorie, er Ragnar J. Ragnarson. Han har fløyet DC3 for flyselskap, startet Islands flyhistoriske forening, president i Islands Aero Club og en ivrig entusiast inne bevaring av warbirds. 330-skvadronens Northdrop N-3PB, som i dag tilhører utstillingen på Gardermoen, var det Ragnarson som var ansvarlig for. For dette arbeidet mottok han i 1982 av kong Olav *Den Kongelige norske Sankt Olavs Orden, Ridder 1. klasse*. Han er en meget kjent skribent innen luftfartshistorie. Ragnar J. Ragnarson forteller meg fra Island at han er usikker på hva problemet var de tre månedene Catalinaen stod på bakken og hvilke deler som manglet. Flyet var faktisk ute på sitt første operative tokt etter reparasjonen da det forsvant. Hvorvidt det var en sammenheng mellom de siste måneders tekniske problemer og et tentativt havari, blir kun spekulasjoner. Ragnarson sier også at flyet først ga lyd fra seg 13 timer etter at det tok av fra Reykjavik, hvilket skulle bety ca.1830 om kvelden. Siste kontakt ble oppnådd klokken 2036. Da hadde det gått 15 timer. Så ble det stille. Disse tidsfaktorer er merkelige.



Kåre Myran ble født den 13. januar 1919, og var nest eldst i en søskenflokk på 13, hvorav to døde som barn. Den ene druknet i en vannstamp ute. Kåre vokste opp på småbruket Grindhaugen i Flora, hvor far Peder (1894-1950) var baneformann på jernbanen. Det sikret familien en liten, men stabil

inntekt. I tillegg spedde mor Inga på med litt inntekt fra søm. Inga døde av kreft i 1938, og de eldste søsknene fikk naturlig nok ansvaret for de yngste. Kåre skilte seg på et vis tidlig ut. Han ble ikke så typisk for arbeiderklassen på 30-tallet.

Allerede på folkeskolen viste han gode evner, og var fast bestemt på å ta utdanning utover framhaldsskolen, som han avsluttet i Sona i 1934. Men utdanning kostet, ikke var det stipend eller annen økonomisk støtte, så det var å høre på bygda om noen ville stille som kausjonister. Til slutt lyktes han, fikk to kausjonister og begynte på Orkdal landsgymnas i 1935. Høsten 1939 tok han fatt på arkitektstudier på NTH, hvor han var ved krigsutbruddet. Han meldte seg da straks for krigstjeneste, men ble avvist grunnet manglende militærtjeneste. I stedet deltok han i det illegale arbeidet som foregikk i Trondheim med nettopp NTH som hovedcelle.

Florbyggen kom under lupen til NS og tyskerne, og skjønte at det var best å komme seg til England. Før han dro, tegnet han en livspolise. Den ga han til sine kausjonister i Flora for å berolige disse med tanke på at han kunne bli drept.



Første forsøk på flukt til England måtte gis opp grunnet dårlig vær. Men den 27. mars 1941 forlot han og 15 andre Vigra om bord i MB Sverre og ankom Aberdeen i Skottland 1. april. Senere gikk turen til Little Norway i Canada for opplæring til flyger og navigatør. Den første tiden av krigen fløy han ulike flymaskiner i transitt over Atlanterhavet. Kåre Myran var før krigen som nevnt en glødende pasifist. Ottar Hyldmo traff Kåre sommeren 1939, og diskuterte problemstillingen med ham. Da sa Kåre: *"Hvis jeg møter en mann som vil ta meg, men ser han rolig inn i øynene og lar ham forstå at jeg ikke vil forsvare meg, blir han sikkert skamfull og lar det være"*. - Kåre Myran innså at han trodde for godt om visse mennesker. Han valgte en annen vei. Nemlig den *"å verja dei verjelause"* (sitat: Ottar Hyldmo).

Ottar Hyldmo skrev et minneord over Kåre, hvor han sier til slutt: *"Du reiste frå dine kjære. Du kasta deg ut i hard fyrebuing. Målet som vinka der framme, var å få koma att til Norge som ein utfriar frå terror, vold og svik saman med dei andre utfriarane. Så fall du på vegen, men du fekk vera med i fyrearbeidet. Difor fekk du og vera med no da fridomsgåva vart gjeve oss, ikkje lys levende og høgrest mellom oss, men i det du gjorde da fedrelandet var i naud. Difor takkar vi deg, Kåre! Takk for at du sette inn alt, dei lysande givnadene dine, dei sterke nervane dine og den stålsterke kroppen din. Takk for at du kom med freden til oss - likevel!"*

Denne forfatter måtte lese ovennevnte sitat fra Ottar Hyldmo minst to ganger. Det er ikke den letteste språkformen jeg har lest, for å si det mildt. Men du verden så godt det er både skrevet og sagt. *"Eit gammalt målføre"* krever sitt, men så gir det også dobbelt i belønning.

**Broren, Jørgen Myran ved  
bautaen i Flora, 21. mai 2008**



Norge utdannet sitt flygende personell under krigen ved *Little Norway* i Canada. Sent på våren 1941 ble det innkjøpt en eiendom på vel 1 700 mål, beregnet som ferie- og rekreasjonssted for flyvåpenets personell. Stedet ble hetende "Vesle Skaugum". Til å begynne med ble flygerutdanningen foretatt fra Island Airport i Toronto. Men etter hvert ble basen for liten og lite hensiktsmessig både for elementær utdanning med flytypen Fairchild og videregående trening med Curtiss og Douglas. Derfor ble primærutdanningen flyttet til Dominion Airport, Muskoka ved Ontario, ca. 15 mil fra Toronto og 3 mil fra feriestedet "Vesle Skaugum". Muskoka betyr "klar himmel" på indiansk, og ble offisielt åpnet av kronprins Olav den 4. mai 1942. Begrepet "*Little Norway*" ble først brukt på øvelsesfeltet i Toronto, men navnet fulgte med under flyttingen til Muskoka. "*Little Norway*" i Muskoka ble den 15. august 1945 solgt til private eiere i Canada, men ble likevel en sivil flygeskole under navnet "*Little Norway*". 21 mann døde i flykrasj, 4 forsvant under treningsflyging, 6 døde på sykehus og 1 druknet. I alt døde 32 av Flyvåpenets personell i Canada, hvorav kun en dødsulykke ved Muskoka. 288 offiserer og 2 369 andre tjenestegjorde i Canada i løpet av krigen.

Tidlig på våren 1941 ble det besluttet å stasjonere den første norske flyavdelingen, opprettet utenfor Norge, på Island. Avdelingen fikk betegnelsen 330-skvadron, hvis oppgave var ubåtjakt, eskorte av konvoier, transportflyging, redningstjeneste og rekognosering. Basen ble hetende Corbett Camp, og lå 3 km utenfor Reykjavik, ved ei bukt som heter Fossvogur. Kaptein Hans A. Bugge ble skvadronens første sjef. Han omkom under oppdrag den 25. april 1942. Skvadronens første operative tokt ble utført den 23. juni 1941 av løytnant A. Stansberg i en Northrop. 330-skvadronen ble således den første operative flyenheten utenfor Norge.

I løpet av høsten 1942 disponerte skvadronen 13 Northrop og 5 Catalina. Første operative toktet med en Catalina ble utført 23. juni 1941 av løytnant S. Abildsø ved spaken og kvartermester Rolf Larun som navigatør. Catalinaen hadde en marsjfart på 180 km/t, toppfart 288 km/t og kunne operere i 20 timer ved hjelp av ekstratanker. Maks lastet vekt var 16 000 kg, inkl. fire 450 kg synkeminer.



Skvadronens samlede personellstyrke var på 386 mann. Det første flyet gikk tapt den 24. juli under en nødlanding i Fossvogur. Besetningen var uskadd. Skvadronens første tap hva gjaldt menneskeliv fant sted den 30. juli. Da forsvant en Catalina med fører Carl Cato von Hanno, kvartermester Agnar Anker Hansen som navigatør og Odd Batalden som telegrafist. 17. september fløy et av skvadronens fly seg i tett tåke direkte inn i en bergvegg og alle omkom. I november gikk tre fly tapt og 12 mann mistet livet. I løpet av 6 måneder fløy skvadronen 210 operative tokt, med en samlet flytid på 775 timer. Da de tyske Fw200 Condor ble aktive på nord- og østkysten av Island, ble det utkjempet en del luftkamper av norske Northropfly til tross for at de tyske FW var både hurtigere og bedre bevæpnet. Et norsk crew fra 330-

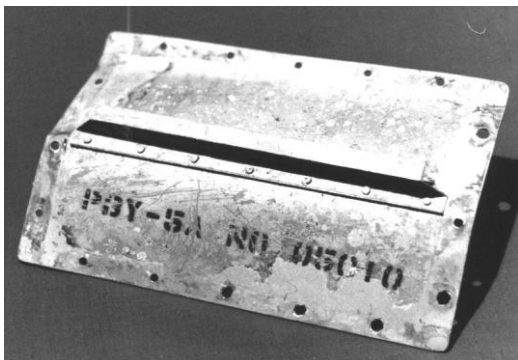
skvadronen fløy under disse operasjonene hele 152 timer på tre uker. I Islandsperioden (juni 41-desember 42) fløy 330-skvadronen 7 473 timer, hvorav 4 272 timer fordelt på 1 041 operative tokt. Det ble utført 246 anti-ubåtsveip, 379 eskorteringer av konvoier, 250 rekognoseringer og 18 ambulansflyginger. Tapene var: 21 mann og 12 fly (10 Northrop og 2 Catalina). RAF krediterte skvadronen med 15 ubåter oppdaget, 9 angrepet og synlig skadet. 8 tyske fly ble skadet. 330-skvadronens engasjement på Island ble avsluttet ved utgangen av 1942, og overført til Oban i Skottland i januar 1943, hvorpå skvadronen ble oppsatt med firemotors fly av typen Short Sunderland. 46 mann og fem fly gikk tapt. I dag er 330-skvadronen vår redningskvadron, med vinger på Banak, Bodø, Ørland, Sola og Rygge. Skvadronens motto er: *Trygg havet.*

I 1946 ble det avholdt en minnestund på Flora kirkegård over Kåre Myran. 20 mann fra Flyavdelingen på Værnes deltok, hvorav 5 av disse stod æresvakt ved steinen. I sin tale pekte arrangementskomiteens formann Olav Florholmen på at det for florbyggen vil bli vanskelig å utslette minnet av det klare bildet Kåre Myran hadde etterlatt seg hos dem. Kaptein Georg Råen holdt en tale hvor han fortalte om Myrans korte, men rike liv. Myran var ifølge Råen kommet til Little Norway hvor han tok sin utdanning som flyger, deretter fagutdanning i Toronto og Medicine Hat. Råen trakk frem Kåres meget gode kvalifikasjoner, som gjorde at han hevdet seg bra i konkurranse med andre. Råen foretok avdekkingen av minnesteinen. Det var krans fra oberstløytnant Thommesen ved LKT, krans ved prost Tangvik fra Myrans familie. Krans fra Florens ungdomslag ved O.A Kringen, hvoretter steinen ble overlevert avdødes etterlatte som en erstatning for den grav Myran skulle hatt i fedrelandets jord. Til slutt ble et telegram referert fra sjefen for LKN, oberstløytnant Reistad.



*Dagens Kåre Myran, f.1952, oppkalt etter sin onkel*

Så gjør vi et hopp til 9. februar 1983. Da får "Gyllir", en islandsk fiskebåt en del vrakrester i trålen i posisjon 6445N og 2626V. Mannskapet på "Gyllir" kastet over bord igjen vrakdelene, unntatt deler av ei inspeksjonsluke som hadde et nummer på seg fra US Navy Bureau of Aeronautics: BuNo. 05010 of the USN, hvilket var Catalina 535 X sitt produksjonsnummer. Deler fra inspeksjonsluken finnes i dag ved Luftfartsmuseet i Bodø. Vraket skal visstnok ligge på 400 m dyp, omkring 115 km vest av tippen på halvøya Snæfellsnes Peninsula. Dette er trolig Kåre Myrans siste hvilested. Det skal bemerkes at posisjonen til livbåtene som Myran skulle redde: 7102N - 1305W, er mellom Grønland og Jan Mayen., altså ganske så langt unna og i en helt annen retning. Dette er underlig!



Hva som hendte den novemberdagen i 1942 utenfor Island, vil vi trolig aldri få vite. Ble de skutt ned? Tvilstomt, da det var heller lite (ingen) opponenter i farvannet. Ingen tyske fly har gjort krav på noen trefning. Styrket de grunnet tekniske problemer, i så fall tretthetsbrudd eller andre forhold som påvirket styringsmulighetene? Hadde de tre siste måneders problemer, hvor flyet var satt på bakken - hatt noe å si (bogus parts?) Motorstopp bør ikke være noe problem, en Catalina kan lett gli ned og nødlande på sjøen. Var det for grov sjø, dårlig vær etc.? Ble de liggende uten å få kontakt med omverden, som en liten prikk i det uendelige storhavet. Ble de ikke funnet. Neppe, en Catalina var utrustet med nødraketter, hjelpemidler, klær, mat og vann etc. – de kunne ha klart seg i dagevis, så sant ikke storhavet værmessig brøt de ned. Var det en ubåt? Hadde en hatt flere vrakrester ville en kanskje kunne fått noen svar. Det er noe underlig hva gjelder forholdet mellom de relaterte posisjoner, underforstått: hvor livbåtene var og der den islandske tråleren fant vraket. Det amerikanske skipet ble torpedert mellom Grønland og Jan Mayen. Vrakrestene kom i trålen kort utenfor vestkysten av Island. Og med tanke på de tidsfaktorer som vi kjenner vedrørende siste kontakt, er hendelsen enda mer merkelig. Ragnar J. Ragnarson forteller at det den dagen var meget lavt skydekke. Dette kan forklare hvorfor Catalinaen var vest av Island. Sannsynligheten er stor for at de ble tvunget til å fly rundt Island, i stedet for over land. Kanskje har de regelrett truffet bølger gjennom en ekstrem lavflyging? Svaret vil vi aldri få!



*Dette er trolig det siste bildet som er tatt av Catalina 535 X straks før den skjebnesvangre turen*

Kåre Myran var en ener. Genene tilbake til Skraltkynnfolket tilsa fysisk styrke utenom det vanlige. Kombinert med kløkt, akademisk- og intellektuell legning, hadde han de beste forutsetninger for å lykkes, som en datidens Askeladd fra Flora. Han kunne ha valgt fra øverste hylle. Likevel ville han aldri ha glemt sine egne. Solidariteten, som nå i våre dager synes å tape for grådigheten, ville ha ergret ham inderlig. Kåre Myran var en av de få som kunne ha gjort noe med det.